

25.05.99

Unterrichtung

**durch das
Europäische Parlament**

**Entschließung zu der Mitteilung der Kommission zum Thema
Kohäsion und Verkehr**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 114688 - vom 21. Mai 1999. Das Europäische Parlament hat die Entschließung
in der Sitzung am 4. Mai 1999 angenommen.

Entschließung zu der Mitteilung der Kommission zum Thema Kohäsion und Verkehr (KOM(98)0806 - C4-0058/99)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission (KOM(98)0806 - C4-0058/99),
 - in Kenntnis des Europäischen Raumentwicklungskonzepts⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf seine früheren Entschließungen und Berichte zur Verkehrspolitik,
 - unter Hinweis auf die Ergebnisse der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz von Helsinki,
 - nach Übertragung der Entscheidungsbefugnis gemäß Artikel 52 seiner Geschäftsordnung an den Ausschuß für Regionalpolitik,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Regionalpolitik (A4-0236/99),
- A. in der Erwägung, daß Artikel 158 des EG-Vertrags (ehemaliger Artikel 130 a EGV) als ein vorrangiges Ziel die harmonische Entwicklung der Gemeinschaft nennt, und darlegt, daß diese über Maßnahmen zur Stärkung ihres wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts und insbesondere durch Verringerung der Unterschiede im Entwicklungsstand der verschiedenen Regionen sowie des Rückstands der am stärksten benachteiligten Gebiete bzw. der Inseln angestrebt werden sollte,
- B. in der Erwägung, daß in Artikel 154 Absatz 2 des EG-Vertrags (ehemaliger Artikel 129 b Absatz 2 EGV) gesagt wird, daß die Gemeinschaft insbesondere der Notwendigkeit Rechnung trägt, insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft zu verbinden, und in der Erwägung, daß die Bedeutung, die der Vertrag dem Zusammenhalt beimißt, beinhaltet, daß Vorhaben des transeuropäischen Netzes in den für eine Förderung aus den Strukturfonds in Frage kommenden Gebieten Vorrang haben sollten; in der Erwägung, daß dieser Artikel die regionalplanerische Funktion der Netze und deren wichtigen Beitrag zur Bekämpfung regionaler Ungleichgewichte unterstreicht,
- C. in der Erwägung, daß der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur zu den Schlüsselementen der Regionalplanung gehören und daher unmittelbare Auswirkungen auf regionale Disparitäten haben; in der Erwägung, daß dem Beitrag der Verkehrsdienste zum Zusammenhalt Rechnung getragen werden muß,
- D. in der Erwägung der Tatsache, daß die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen in den vergangenen Jahren gestiegen ist und die Nachfrage nach Beförderung von Gütern wie auch von Personen künftig wahrscheinlich noch weiter zunehmen wird,

⁽¹⁾ Europäisches Raumentwicklungskonzept - erster offizieller Entwurf, vorgelegt auf der inoffiziellen Tagung der für Raumentwicklung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zuständigen Minister. Noordwijk, Niederlande, 9.-10. Juni 1997.

- E. in der Erwägung, daß die Bürger in Europa ein Recht auf Mobilität haben, einerlei ob sie in städtischen Zentren oder in Vorstädten, ländlichen Bereichen, Inselgebieten oder Randregionen leben oder ob sie über normale oder eingeschränkte Mobilität verfügen,
- F. in der Erwägung, daß die Verkehrskosten eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union auf den internationalen Märkten spielen, da diese Kosten einen beträchtlichen Prozentsatz des Warenwertes ausmachen können,
- G. in der Erwägung, daß der Druck auf den Straßenverkehr in der Europäischen Union durch Schienen- und Seeverkehr abgebaut werden muß, wenn eine nachhaltige Mobilität entstehen soll; in der Erwägung, daß das Europäische Parlament sich beständig für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienen- und Seeverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr eingesetzt hat,
1. begrüßt die seit langem erwartete Mitteilung der Kommission, weist jedoch darauf hin, daß unterlassen wurde, hinreichend detailliert auf Koordinierungsmaßnahmen von Verkehrs- und Kohäsionspolitiken einzugehen;
 2. ist der Auffassung, daß eine klare Verpflichtung für die Gemeinschaft besteht, die benachteiligten Regionen mit den zentraleren und wirtschaftlich stärkeren Regionen zu verbinden, um eine harmonischere Entwicklung zu erreichen und die regionalen Disparitäten zu verringern; betont die Bedeutung der Verknüpfung der transeuropäischen Netze mit den regionalen und örtlichen Netzen, einschließlich jener in ländlichen Regionen, um sicherzustellen, daß das integrierte System den Bürgern in größtmöglichem Umfang nützt;
 3. fordert die Kommission auf, weiterhin den spezifischen Verkehrsproblemen in ländlichen Regionen sowie in dünn besiedelten, abgelegenen und insularen Gebieten Rechnung zu tragen, wo wegen weitgestreuter Besiedelung besondere soziale und regionale Probleme entstehen;
 4. fordert die Kommission auf, daß bei allen legislativen Folgemaßnahmen zum Weißbuch über die "Gebühren für die Verkehrsinfrastruktur" ausdrücklich die besondere Situation peripherer und ländlicher Regionen in der Europäischen Union berücksichtigt wird, um deren eventuelle Benachteiligung bei der Gebührenerhebung zu vermeiden;
 5. unterstreicht die potentielle Rolle der Strukturfonds, insbesondere des EFRE, bei der Verbesserung des städtischen Verkehrs und der Verknüpfung der Netze;
 6. erinnert daran, daß Verkehrsvorhaben, insbesondere in den für Strukturfonds-Förderung in Frage kommenden Regionen, die dazu dienen sollen, Randregionen und Kernregionen der Europäischen Union einander näherzubringen, prioritär behandelt werden sollten, und daß insbesondere integrierte Verkehrssysteme dabei zu berücksichtigen sind, die für rückständige und insbesondere Randregionen bzw. Inselgebiete entwickelt werden müssen;
 7. fordert die Kommission auf, bei der Schaffung eines europaweit besser integrierten Verkehrssystems zur Beförderung von Personen und Fracht auch neuartige Kombinationen von Verkehrsträgern im Rahmen des intermodalen Verkehrs zu berücksichtigen; von Bedeutung für Küsten- und Inselregionen wäre z.B. die Verknüpfung des Luft- und Seeverkehrs (Sea-Air Kombination);
 8. erinnert daran, daß die größten Quellen gemeinschaftlicher Finanzierung für die Verkehrspolitik und die transeuropäischen Netze die Strukturfonds und der Kohäsionsfonds sind; hält es für wichtig, daß eine möglichst enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik sowie den Strukturpolitiken gewährleistet ist;

9. fordert die Kommission auf, im Rahmen einer anspruchsvollen, den Vorgaben des EUREK entsprechenden Raumordnungspolitik für eine Koordinierung aller gemeinschaftlichen Aktivitäten, insbesondere im Bereich der TEN, der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds, des EIF und der EIB, die sich auf den Verkehrssektor beziehen, zu sorgen;
10. ist der Auffassung, daß die Zersplitterung des europäischen Verkehrssystems in nationale Netze und die daraus folgenden Unterschiede im Hinblick auf Qualität, technische Spezifikationen, Systeme und Betriebsbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die Bahninfrastruktur ein zusätzliches Problem für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs sind;
11. ist der Auffassung, daß jede gemeinschaftliche Seehäfen- und damit in Verbindung stehende Infrastrukturpolitik in jedem Fall der Größe der Häfen und ihrer Investitionssituation sowie ihrer Entfernung von den wichtigen Kommunikations- und Entwicklungszentren auf europäischem Territorium Rechnung zu tragen hat; hält es außerdem im Hinblick auf die Artikel 154 des EG-Vertrags (ehemaliger Artikel 129 b EGV) und Artikel 158 des EG Vertrags (ehemaliger Artikel 130 a EGV) und die in dessen Anhang befindliche Erklärung Nr. 30 für wesentlich, die Häfen in die TEN einzubeziehen;
12. ist der Auffassung, daß der Seeverkehr eine bedeutende Rolle im künftigen Verkehrssystem der Europäischen Union spielen und besser in die anderen Verkehrsträger integriert werden sollte;
13. erinnert die Kommission und die Mitgliedstaaten daran, daß die Attraktivität des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt auch über spezifische Maßnahmen in EU-Fördergebieten gesteigert werden kann; insbesondere dann, wenn über die Anpassung von Binnenhäfen oder die Modernisierung von Umschlagterminals die Effizienz beim modalen Wechsel gesteigert wird;
14. unterstreicht, daß der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle im Hinblick auf die alltägliche Mobilität der Bürger zu spielen hat, die sich kein eigenes Auto leisten können;
15. schlägt vor, daß die jetzige 25%-Grenze bei der Ziel 2-Finanzierung für den öffentlichen Verkehr angehoben werden sollte;
16. ist erstaunt über die Tatsache, daß in der Mitteilung das Fahrrad als Verkehrsmittel nur kurz erwähnt wird; ist der Auffassung, daß bei der Stadtplanung den Erfordernissen von Fußgängern und Radfahrern Rechnung getragen werden muß;
17. ist der Meinung, daß im Rahmen der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse Maßnahmen Priorität eingeräumt werden muß, die die Anbindungen von Randregionen an Kernregionen durch öffentliche Verkehrsmittel sicherstellen;
18. betont, daß der Rückgang öffentlicher Verkehrsträger unweigerlich zu einer weiteren Isolierung der Randgebiete führt und besonders anfällige Bevölkerungsgruppen wie Kinder und alte Leute trifft; deshalb muß für die Erhaltung der öffentlichen Verkehrsträger gesorgt werden, die zwar wirtschaftlich weniger rentabel, in sozialer Hinsicht aber äußerst wichtig sind;
19. ist zudem der Auffassung, daß es in der Europäischen Union geographische Hindernisse wie Gebirgsketten gibt, die den Verkehr zwischen benachbarten Regionen erschweren, weshalb diese Probleme besonders gründlich zu prüfen sind;
20. ist der Auffassung, daß die Verkehrspolitik den besonderen Bedürfnissen von Grenzregionen Rechnung zu tragen hat; begrüßt die Förderung interregionaler und grenzüberschreitender Projekte;

21. ist der Auffassung, daß die Anbindung der Bewerberländer an die Europäische Union in notwendiger Kohärenz mit der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik erfolgen muß; begrüßt Strukturhilfen im Stadium des Vorbeitritts und die Neuorientierung des Programms Phare im Blick auf die anstehende Erweiterung, wobei größerer Nachdruck auf Infrastrukturinvestitionen in den mittel- und osteuropäischen Ländern gelegt wird;
22. ist überzeugt davon, daß eine Verbesserung der gesamteuropäischen Verkehrsverbindungen zwischen der Europäischen Union und den Nachbarregionen, einschließlich der ehemaligen Staaten der Sowjetunion und der Länder im Mittelmeerraum für die künftigen Beziehungen von größter Bedeutung ist; bedauert, daß weder nach dem Programm Tacis noch nach dem Programm Meda gegenwärtig Hilfen für größere Infrastrukturinvestitionen möglich sind; fordert, daß Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur als zu berücksichtigende Elemente zu betrachten sind, wenn Tacis und Meda künftig zur Überprüfung anstehen;
23. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission, dem Rat und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln